



**LE PROJET DE RECONSTITUTION
DES FONCTIONNALITES
FERROVIAIRES DU CANET**

**LES MESURES POUR ACCOMPAGNER LE
DEVELOPPEMENT DU FRET ET EN PARTICULIER LE
REPORT MODAL DE LA ROUTE VERS LE RAIL**

Note en réponse aux demandes de précisions et
recommandations du garant en date du 20/01/2023

Juillet 2023

Sommaire

Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023	3
1. Un objectif de report modal ambitieux.....	4
2. La stratégie nationale pour développer le fret ferroviaire.....	4
3. Les actions et mesures régionales.....	5
4. Les actions et mesures départementales.....	5
5. Les actions et mesures du port de Marseille Fos	6
6. Les actions et mesures de SNCF Réseau	6

Demandes de précision et recommandations du garant en date du 20/01/2023

« 5. Mesures prises pour accompagner le report modal de la route vers le rail »

Le projet de reconstitution d'une partie des fonctionnalités ferroviaires du Canet prend place dans un contexte d'ambitions fortes de l'État, et plus largement des pouvoirs publics, pour le développement du fret ferroviaire, en faveur de la transition écologique et de l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France à l'horizon 2050.

1. Un objectif de report modal ambitieux

La Loi Climat et Résilience du 22 août 2021 fixe un objectif de **doublage de la part modale du fret ferroviaire à horizon 2030**, pour répondre aux enjeux industriels, écologiques, sociétaux et économiques de la France et inscrire le pays dans la dynamique européenne de développement du transport ferroviaire de marchandises. L'État ambitionne ainsi de passer d'une part modale pour le fret ferroviaire de **9 % en 2019 à 18 % en 2030** et jusqu'à 25 % à l'horizon 2050.

Pour atteindre ce but, l'État, l'Alliance 4F (« Fret Ferroviaire du Futur »¹), l'association des Usagers des Transports Ferroviaires (AUTF) et SNCF Réseau ont signé, en septembre 2021, un « Pacte pour le développement du fret ferroviaire », dans lequel ils affirment, à travers les engagements pris, leur implication dans la mise en oeuvre des mesures de la Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire, approuvée par décret le 18 mars 2022.

2. La stratégie nationale pour développer le fret ferroviaire²

La Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire, portée par l'ensemble des acteurs du système ferroviaire (l'État et ses services, SNCF-Réseau, les entreprises ferroviaires, les chargeurs et les logisticiens) identifie **72 mesures structurées, cohérentes, indissociables et organisées autour de 3 leviers** :

- Conforter le modèle économique des opérateurs de fret ferroviaire, par la sécurisation des sillons de fret ferroviaire, la promotion des offres, l'innovation (matériel roulant, système d'information...) et l'aide financière de l'État à l'exploitation : 190 M€/an versés pour les « compensations fret » (qui visent à réduire le coût de péage des trains de fret sur le réseau ferré), 70 M€/an d'aides au wagon isolé, 47 M€/an d'aide au transport combiné et 15 M€/an pour accompagner la mise en place de nouveaux services d'autoroute ferroviaire.

D'autres dispositifs complètent ces aides à l'exploitation. Il s'agit du certificat d'économie d'énergie qui permet de financer une partie des investissements en unité de transport intermodal rail-route et de contributions financières versées dans le cadre du programme Remove³ pour la réalisation d'études techniques et d'actions de sensibilisation ou pour la prise en charge, via l'ADEME, d'une partie des ruptures de charge pour passer du mode routier au mode ferroviaire et/ou fluvial.

¹ L'Alliance 4 F regroupe les principales entreprises de transport ferroviaire de marchandises (Fret SNCF, DB Cargo France, Captain Train, Europorte, Lineas, RegioRail, Millet Rail), les principaux opérateurs de combiné multimodal en France (Novatrans, Naviland Cargo, T3M, Froidcombi), l'opérateur d'autoroutes ferroviaires VIIA, le commissionnaire Forwardis, les opérateurs ferroviaires de proximité (réunis au sein de l'association Objectif OFP), l'Association Française du rail (AFRA), le Groupement National des Transports Combinés (GNTC), l'Association française des détenteurs de wagons (AFWP), la Fédération des industries Ferroviaires (FIF), l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), l'Union des Entreprises Transport et Logistique de France (TLF), le Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France (SETVF), l'Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants (AFGIFI), le Comité pour la liaison européenne Transalpine, l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF).

² La Stratégie Nationale pour le Développement du Fret Ferroviaire est disponible à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/publication-strategie-nationale-developpement-du-fret-ferroviaire>

³ Le programme Remove vise à favoriser le report modal du transport routier de marchandises vers les modes massifiés.

- Améliorer l'offre commerciale via la qualité de service de SNCF-Réseau à travers une meilleure coordination des phases travaux, une simplification des procédures (commande sillon, autorisation au transport exceptionnel), le développement d'outils digitaux (suivi des trains, outils de gestion capacitaire) ou la planification de l'allocation capacitaire pour sécuriser les sillons fret ;
- Investir dans les infrastructures spécifiques aux services de fret ferroviaire sur le réseau en ligne (gabarit, aménagements pour les trains longs...) et sur les points de raccordement au réseau ferroviaire (installations terminales embranchées, triages, chantiers intermodaux).

Ainsi l'État consacre depuis 2021 plus de 300 M€ par an au soutien opérationnel des services de fret ferroviaire, doit un doublement de l'enveloppe par rapport aux années précédentes.

En région, les services de l'État apprécient au cas par cas la possibilité d'intégrer, dans les arrêtés préfectoraux d'exploitation d'entrepôts logistiques, des prescriptions en lien avec le bilan carbone et le report modal.

3. Les actions et mesures régionales

En adoptant, le 23 avril 2021, son Plan climat II « **Gardons une COP d'avance** », la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a renouvelé son engagement à diminuer les émissions du transport routier et à développer les énergies renouvelables et leurs usages, dans l'objectif de **devenir une région neutre en carbone d'ici 2050**.

Le protocole régional pour le développement du fret ferroviaire, signé le 5 août 2020 par le président et le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et par le délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Rhône - Saône – Méditerranée, participe à cette ambition et promeut les objectifs opérationnels suivants :

1. Accompagner la dynamique du transport combiné longue distance en confortant les sites d'Avignon-Champfleury et de Clésud comme portes d'entrée du fret en région ;
2. Garantir la fluidité et la performance des accès et des plateformes ferroviaires des ports de commerce ;
3. Développer le transport de semi-remorques par rail ;
4. Consolider le fret ferroviaire conventionnel par le soutien aux embranchements ferrés privés et par la modernisation de la gare de triage de Miramas ;
5. Accompagner l'approvisionnement ferroviaire des métropoles de la région et la dynamique des flux ferroviaires courte distance.

Pour mémoire, sur la période du dernier Contrat de Plan État-Région 2015-2020 prolongé à 2022 pour la mobilité, 111 M€ ont été investis dans le fret ferroviaire, sur le GPMM et sur le territoire, dont **37 M€ de subventions publiques de l'État et près de 25 M€ pour la Région**.

4. Les actions et mesures départementales

Conscient que la Provence est déjà impactée par le changement climatique, le Département des Bouches-du-Rhône met en œuvre une politique volontariste afin de réduire son empreinte carbone.

Il inscrit sans délai le territoire dans une transition énergétique, en s'engageant pour une mobilité plus durable des personnes et des marchandises sur le territoire des Bouches-du-Rhône. A ce jour, plus de 600 M€ de subventions ont d'ores et déjà été allouées pour favoriser notamment le transport ferroviaire, représentant un volume global d'investissements de 1,6 milliards d'euros au total.

Via le dernier Contrat de Plan État-Région, le Département des Bouches-du-Rhône a financé les travaux **d'amélioration des accès ferroviaires sur les bassins Est et Ouest du GPMM à hauteur de plus de 6 M€, et la modernisation de la gare de Miramas à hauteur de 1,5 M€.**

5. Les actions et mesures du port de Marseille Fos

Le report modal de la route vers le fer est inscrit dans la stratégie du port de Marseille qui vise à réduire la part des poids-lourds dans son activité tout en offrant des services massifiés, efficaces et attractifs, adaptés aux volumes maritimes actuels et futurs dans un contexte de compétitivité internationale.

Cette stratégie s'appuie sur la mise en place de conditions d'exploitation favorables (fiabilité, disponibilité, réactivité et tarification adaptée) et sur la simplification des opérations ferroviaires, le tout concourant à un modèle économique favorable pour les acteurs économiques renforçant l'attractivité du ferroviaire.

Sur le périmètre des bassins Est du port, cette stratégie de diminution de la part de la route dans les transports se traduit par d'importants investissements de régénération des infrastructures, engagés depuis 2008, et par de nombreux projets, tels que :

- Le projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet qui vise à terme à développer les installations ferroviaires dans l'enceinte du port pour permettre aux opérateurs ferroviaires de réaliser des trains complets mixtes (maritimes et continentaux) dans le port ;
- Les tests de matériels pour offrir une solution ferroviaire pour les trafics Roro⁴,
- L'augmentation de la disponibilité des infrastructures par l'amélioration de la durée de vie des organes de voies (lubrification des flancs de rails)
- La création de nouvelles dessertes ferroviaires qui, sans augmentation de trafic net pour le port de Marseille Fos, permettront de reporter une grande partie du trafic routier sur le ferroviaire, avec un gain environnemental et économique pour tous.

Le port de Marseille Fos a déjà engagé de nombreux travaux de modernisation de ses infrastructures sur les bassins Est avec plus de 3M€ déjà réalisé depuis 2008, des investissements en cours à hauteur de 25M€ et des travaux à venir de 21.6M€. Cela représente un montant considérable alloué au développement du mode ferroviaire sur les bassins Est du port de Marseille.

6. Les actions et mesures de SNCF Réseau

La stratégie de SNCF Réseau pour favoriser le fret ferroviaire comprend 2 volets : l'accélération de la réalisation des investissements, ainsi que l'amélioration de la qualité de service.

⁴ Le trafic Roro (abréviation de l'expression anglaise Roll-on/Roll-off qui signifie "entrer en roulant/sortir en roulant") est un transport par navire roulier, c'est-à-dire un navire utilisé pour le transport de matériel roulant. Il est équipé d'une rampe d'accès mobile permettant un chargement et un déchargement (en roulant) des marchandises dans le garage du navire.

De nombreuses actions de modernisation et de développement des installations fret pour plus de 420 M€ ont été réalisées ou sont en cours depuis 2021 :

- Plus de 200 M€ ont été investis en 2021 et 2022 sur les lignes capillaires du réseau dédiées aux circulations de trains de fret. Ce montant, qui représente un triplement de l'effort financier annuel réalisé sur la période 2015-2020, a permis d'engager une trentaine d'opérations sur des lignes circulées par 9 400 trains chaque année ;
- 120 M€ (soit 2,5 fois plus que l'effort financier annuel réalisé avant 2021) ont permis d'engager plus de 100 opérations de modernisation des voies de service, sur les 3 dernières années ;
- 31,7 M€ ont permis de financer 3 opérations de transport combiné à Valenton, Vénissieux et Orléans. La première est terminée, la seconde est en cours et la dernière est programmée.
- 70 M€ de conventions de financement ont été signées avec l'État et l'Europe pour réaliser 5 projets d'outils numériques entre 2022 et 2025 (refonte de la gestion, rénovation de l'information gabarit, gestion des faisceaux de voies de service, communication conducteurs / agents, espace clients et plateforme digitale)

En 2022, les premiers engagements ont été réalisés sur les voies de service et les équipements des installations de tri de Woippy et Miramas et des financements sont recherchés pour de nouveaux investissements à plus long terme à Woippy, Sibelin, Miramas et Le Bourget.

Concernant les gabarits des tunnels, les études sur l'Axe Atlantique sont en cours pour dégager les gabarits de 4 tunnels situés entre Angoulême et Bordeaux et des actions ont été lancées au sein du CCIL pour le dégagement des gabarits des parcours entre Miramas et les ports de Marseille Est et Toulon aux autoroutes ferroviaires.

Concernant la qualité de service, un certain nombre de programmes et dispositifs ont été mis en œuvre, tels que :

- Le programme « sécurisation des sillons » qui a permis de préserver, lors des phases de travaux sur les lignes, 1900 sillons en 2022 et 2600 sillons en 2023 pour les circulations fret ;
- Le programme « Penser et agir Clients » qui intensifie le dialogue entre les horairistes et les entreprises ferroviaires pour proposer des alternatives de sillons toujours plus proches des besoins.
- Le Plan d'exploitation 2026 qui structure l'offre de manière à mieux répondre aux besoins des clients ;
- L'attention particulière accordée à l'axe Toul-Perpignan, essentiel pour le transport combiné ;
- Les outils Sonar et Saphir qui permettent d'apporter des solutions en cas de crise ;
- Cellule P400 qui permet de répondre aux besoins des clients transportant des semi-remorques.

Ces programmes ont permis :

- D'augmenter de 56% l'offre de sillons fret depuis 2020 ;
- D'améliorer le taux d'adéquation de l'offre et de la demande de sillons fret de 5 points entre 2022 et 2023 et de 15 points pour le seul transport combiné ;
- D'améliorer la ponctualité au départ de 4 points en 2022.

En 2023, SNCF Réseau lance également une démarche dédiée à la supervision des trains longs parcours pour améliorer la régularité en ligne.